

EVROPSKÉ REGULACE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY – INOVACE 1. A NÁVRH 4. ŽELEZNIČNÍHO BALÍČKU

European Regulation of the Railway Transport – the 1st Railway Package Recast and the 4th Railway Package Proposal

MONIKA JANDOVÁ, TOMÁŠ PALETA

Abstract

At the end of the year 2012, the European Commission adopted a recast of the 1st railway package and, at the beginning of 2013, a proposal of the 4th railway package was enacted. These two steps are important milestones in an ongoing process of European railways liberalization. The aim of this paper is to identify the most important points of the recast of the 1st railway package and of the proposal of the 4th railway package. Moreover, there are also analysed attitudes to the proposal of the 4th railway package in the text. We analyse attitudes and opinions of involved institutions such as railway operators, infrastructure managers etc., especially to the so called technical pillar.

Key words

European railways, 1th railway package, recast, 4th railway package, regulation

Úvod

Evropské směrnice a nařízení týkající se železnice vydávané souhrnně v rámci tzv. balíčků mají již více než desetiletou tradici. Na konci roku 2012 a na začátku 2013 učinila Evropská komise dva důležité kroky právě na poli regulace železniční dopravy. Prvním je revidované znění 1. železničního balíčku, které bylo konsolidováno do směrnice 2012/34/EC, nazývané také „směrnici o Jednotném železničním prostoru“ (EC, 2012b), a druhým je návrh 4. železničního balíčku ze dne 30. 1. 2013 (EC, 2013a). V následujícím textu se věnujeme zásadním inovacím, které z těchto dvou právních aktů plynou, resp. v případě 4. železničního balíčku potenciálně mohou vyplynout.

Následující schéma ilustruje strukturu a rozsah jak revidovaného 1. balíčku, tak návrhu 4. železničního balíčku.

Obrázek 1 Struktura a oblast působnosti 1. a 4. železničního balíčku

OBLAST	1. BALÍČEK	4. BALÍČEK
<ul style="list-style-type: none"> • Trh • Licence • Infrastruktura • Bezpečnost • Interoperabilita 	Dir. 2012/34 <ul style="list-style-type: none"> • Posílení role národních regulátorů • Zlepšení rámce pro investice do infrastruktury • Zajištění rovného přístupu k infrastruktuře a souvisejícím službám 	COM 2013/26 <ul style="list-style-type: none"> • Normalizace účtů provozovatelů COM 2013/28 <ul style="list-style-type: none"> • Otevření trhu domácí osobní železniční dopravy COM 2013/29 <ul style="list-style-type: none"> • Otevření trhu osobní dopravy • Řízení infrastruktury COM 2013/27 <ul style="list-style-type: none"> • Regulace ERA COM 2013/21 <ul style="list-style-type: none"> • Definice bezpečnostních pravidel COM 2013/30 <ul style="list-style-type: none"> • Harmonizace požadavků na interoperabilitu

Zdroj: autoři na základě Peterhans (2013)

Přepracovaná verze 1. železničního balíčku

Přepracovaná verze 1. železničního balíčku vstoupila v platnost po třech letech debat a diskuzí v prosinci roku 2012. Nová verze reaguje na situaci, kdy mnohá z původních nařízení 1. balíčku nebyla v členských zemích implementována, a také na problémy, které se v průběhu času objevily. Revidovaný balíček konsoliduje směrnice původního 1. balíčku, tj. 2001/12/EC, 2001/13/EC a 2001/14/EC a jejich následná doplnění. Cílem revize bylo zjednodušení textu, odstranění vzájemné křížové propojenosti, harmonizace terminologie a vytvoření Jednotného evropského železničního prostoru (SERA). Ve svých hodnoceních Komise situaci v členských zemích hodnotila jako málo konkurenční a implementaci původního prvního balíčku jako mnohdy nedostatečnou (EC, 2012a). Z toho titulu bylo také 13 členských zemí předvoláno před Evropský soudní dvůr za porušení

unijního práva (EC, 2010). U každého státu byly zmiňovány jiné důvody – od neadekvátní implementace zpoplatnění infrastruktury po neexistenci nezávislého regulačního úřadu. Německo bylo, nakonec neúspěšně, obviněno mimo jiné z nedostatečné nezávislosti správce infrastruktury (EC, 2013b). Z toho důvodu Evropská komise v rámci přepracované verze 1. balíčku zpřesňuje a zjednodušuje požadavky pro přístup na trh a snaží se omezit používání diskriminačních praktik (např. nadměrné slevy původním národním operátorům, informační bariéra pro nové operátory atd., viz čl. 5 směrnice 2013/34/EC).

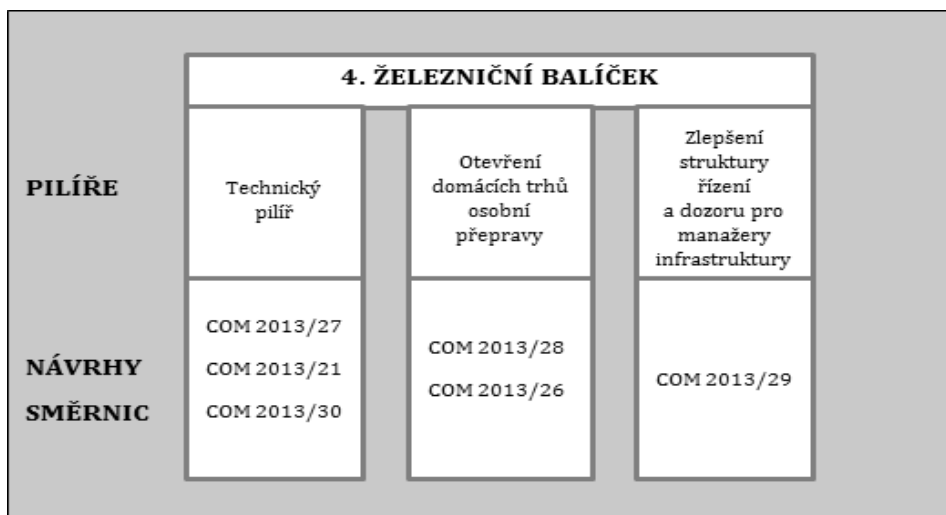
Kromě toho je v přepracované verzi balíčku zdůrazněn požadavek na oddělení vertikálně propojených společností tak, aby se zabránilo přesunu veřejných prostředků z jedné aktivity do druhé. V případě dominantního operátora vlastního také služby spojené s provozem (stanice, překladiště atd.) je nutná jeho rozhodovací, organizační a právní nezávislost (čl. 13 směrnice 2013/34/EC). V textu jsou precizována pravidla na zpoplatnění přístupu, je řešen problém střetu zájmů a posíleny požadavky na transparentnost. Dalším ze zjištěných problémů, který je zohledněn, je panující nedostatečná regulace a dohled – v revidovaném balíčku je kladen důraz na nezávislost regulátorů a na jejich zvyšující se rozsah pravomocí a kooperaci na přeshraniční úrovni. Každý členský stát musí mít regulátora pro železniční oblast, který bude zcela nezávislý nejen na operátorech, ale v budoucnu také na jakékoliv veřejné instituci, zejména pokud ta vykonává akcionářská práva (čl. 55 směrnice 2013/34/EC). Třetím z významných problémů, který se v uplynulých letech projevil, je nízká míra veřejných i soukromých investic a s tím spojená degradace infrastruktury. Absence jasné „finanční architektury“ vede k poklesu investic – tuto překážku má vyřešit požadavek na smluvní dlouhodobé investiční strategie mezi státem a manažery infrastruktury a také již zmíněná pravidla na zpoplatnění přístupu, resp. jejich precizace a rozumnější aplikaci. K implementaci balíčku do národní legislativy má každý stát 30 měsíců od schválení (EC, 2012a).

Návrh čtvrtého železničního balíčku

Návrh čtvrtého balíčku přijatého Komisí 30. 1. 2013 navazuje na směrnici 2012/34/EC a doplňuje či nahrazuje také směrnice a nařízení z 2. a 3. železničního balíčku.¹ Návrh vychází z koncepce Jednotného evropského železničního prostoru představené v Bílé knize (EC, 2011).

Primárním cílem návrhu je zvýšit kvalitu a efektivnost železničních služeb a odstraněním všech právních, institucionálních a technických překážek dále prohloubit tvorbu Jednotného evropského železničního prostoru. Dalším z cílů je aktualizovat a urychlit záležitosti týkající se bezpečnosti a interoperability. Celkově se návrh skládá z návrhu šesti legislativních aktů, které lze rozčlenit do tří pilířů. Prvním, tzv. technickým pilířem, je vznik harmonizovaných procedur pro interoperabilitu a bezpečnost, druhým pilířem je otevření domácích trhů osobní přepravy a třetím pilířem je vytvoření lepší struktury a zlepšení dozoru nad řízením infrastruktury.

Obrázek 2: Pilíře 4. železničního balíčku



Zdroj: autoři

¹ Konkrétně jsou dotčeny nařízení EC/1192/69 (zrušeno), nařízení EC/881/2004 (náhrzeno), směrnice 1370/2007/EC (doplněna), směrnice 2012/34/EC (doplněna), směrnice 2008/57/EC (přepřacována) a směrnice 2004/49/EC (doplněna).

Technický pilíř zahrnuje návrhy tří legislativních aktů. Prvním je návrh směrnice o bezpečnosti na železnici, která je revidovaným zněním směrnice 2004/49/EC. Revize je založena na zprávě Evropské agentury pro železnice (ERA), která doporučovala jednotný certifikační systém bezpečnosti, který by nahrazoval dosavadní způsob certifikace.² V návrhu je také zařazena výhradní pravomoc ERA autorizovat užití určitého typu vozidel na trhu. Dále jsou v návrhu provedena zpřesnění a reflektovány proběhlé změny v legislativě. Druhým navrhovaným aktem v technickém pilíři je návrh směrnice pro interoperabilitu železničního systému v Evropské unii, který je revidovaným zněním směrnice o interoperabilitě 2008/57/EC. V tomto návrhu je zohledněn zejména nový vývoj na poli technických standardů a také připomínky zainteresovaných stran. Poslední návrh v tomto pilíři se týká Evropské agentury pro železnice. Ustanovení o vzniku ERA je přeformulováno v návrhu dodatku směrnice 2012/34/EC a nařízení (EC) 881/2004, které ERA zakládalo, se ruší. Nově jsou definovány a inovovány úlohy ERA, zejména na poli vydávání certifikátů pro provoz železniční dopravy, pro umístění vozidel na trh a certifikátů pro kontrolní, řídicí a signalizační systémy. Návrh nařízení také zohledňuje nový zdroj příjmů plynoucí z certifikací (CEP, 2013c). Cílem Komise je do roku 2015 snížit délku certifikačního procesu a náklady na certifikaci o 25 % (CEP, 2013a).

² Dosud se používá systém část A/část B, kdy část A zahrnuje certifikaci pro celé Společenství a část B certifikaci pro konkrétní typ infrastruktury.

Obrázek 3: Oblasti technického pilíře

		TECHNICKÝ PILÍŘ		
OBLASTI		Bezpečnost	Interoperabilita	ERA
	SMĚRNICE NAŘÍZENÍ	2004/49/EC	2008/57/EC	2012/34/EC

Zdroj: autoři

Druhý pilíř, který aktualizuje reviodvaný první balíček, tj. směrnici 2012/34/EC, si návrh klade za cíl zvýšit konkurenci na železnici otevřením trhu pro poskytovatele osobní přepravy a přísnějším oddělením infrastruktury a provozovatelů. V textu lze nalézt důraz na otevření trhu a volný přístup k infrastruktuře a stanicím ve všech členských státech a to nejen pro přeshraniční přepravu, jak bylo platné dosud, ale nově také pro čistě vnitrostátní přepravu na území jakéhokoliv členského státu. Otevření trhu si klade za cíl zvýšit konkurenci, a tím zvýšit kvalitu i množství poskytovaných služeb. Ovšem i toto pravidlo má v návrhu své výjimky – a to pokud je na stejné trase poskytována doprava na základě smluvního kontraktu veřejné služby a právo na přístup by narušilo „ekonomickou rovnováhu“ smlouvy o veřejné službě. Další návrh zahrnutý ve čtvrtém balíčku týkající se domácí osobní železniční přepravy je dodatek k nařízení (EC) 1370/2007, ve kterém je navrhováno povinné vyhlášení veřejných

soutěží pro dopravu v rámci veřejné služby, a jsou zavedeny horní limity pro kontrakty uzavírané přímo.

V návrhu je dále specifikována role správce infrastruktury, který musí být institucionálně zcela oddělen od jakéhokoli provozovatele dopravy (dříve jen požadavek na oddělené korporátní divize) a musí vykonávat (nově) veškeré funkce nezávisle – tj. údržbu, provoz a rozvoj. Ve snaze zabránit vzájemným vazbám a preferenčnímu jednání nesmí nikdo mít vliv současně na správce infrastruktury a provozovatele, např. finančními nástroji, jmenováním členů dozorčí rady a jiných orgánů. Výjimku z tohoto pravidla představují již existující vertikálně integrované společnosti, kde je nově vyžadována podmínka „efektivní nezávislosti“, kde není nutné provést institucionální odloučení takto integrovaných entit, ale je třeba zajistit, že správce infrastruktury má „efektivní organizační a rozhodovací nezávislost“. V návrhu je poměrně jasně specifikováno, jak může a nemůže takto vertikálně integrovaná společnost fungovat. Současně je zakomponována možnost odepřít přístup takové společnosti na trh v jiném členském státu. Takové opatření má snížit „výhodnost“ existence takového typu společnosti. Reichert (In CEP, 2013c) podotýká, že takové opatření je v přímém rozporu s jednou z priorit revidovaného 1. balíčku, který si klade za cíl trh otevřít (2012/34/EC).

Postoje dotčených akterů k technickému pilíři 4. železničního balíčku

Jak uvádějí Finger – Brand-Weiner – Bert (2013), je technický pilíř nejméně problematickou částí 4. železničního balíčku. Jak již bylo výše uvedeno, dotýká se technický pilíř tří oblastí: i) bezpečnost, ii) interoperabilita a iii) ERA.

Jednou ze stěžejních otázek, která se v souvislosti s technickým pilířem nabízí, je, jaká je a jaká by měla být role ERA (viz např. Finger – Brand-Weiner – Bert, 2013).

Tabulka 1: Názory na budoucí roli ERA

aktér	role ERA	úkoly ERA
ÖBB	posílit	jednotné místo pro harmonizaci, zrychlení a zjednodušení procesu autorizace
DB	posílit	posuzování národních pravidel, dohled nad používáním národních pravidel, zjednodušení, zrychlení a zefektivnění autorizace (inspirace leteckou dopravou)
SBB	posílit	jednotné místo pro technickou regulaci (zabezpečující veškeré úkony, transparentní), koordinaci všech zúčastněných aktérů
SNCF	posílit	jednotné místo pro zjednodušení procesu autorizace a certifikace, koordinátor tvorby nových národních pravidel
FSI	posílit	silný aktér pro autorizaci a vydávání certifikátů o bezpečnosti
ERA	posílit	autorizace ve spolupráci s národními orgány, vydávání společných bezpečnostních certifikátů, monitoring bezpečnosti, iniciátor redukce národních pravidel
UNIFE	posílit	evropská autorizace vozidel, vydávání celoevropských certifikátů o bezpečnosti, eliminace nepotřebných národních pravidel

Zdroj: autoři na základě Topal-Gökceli (2013), Carr (2013), Egloff a Sünder (2013), Metzner (2013), Messulam (2013), Mazzola (2013)

Jak je patrné v tabulce, panuje mezi železničními společnostmi a dalšími dotčenými aktéry všeobecná shoda ohledně budoucí role ERA. V tomto kontextu se však na 6. evropském fóru pro regulaci železniční dopravy mezi účastníky objevily některé připomínky, které Finger – Brand-Weiner – Bert (2013) shrnuly do těchto bodů:

- 1) otázka závaznost rozhodnutí ERA a její odpovědnost;
- 2) časový harmonogram převodu pravomocí na ERA;

3) vzájemný vztah ERA a národních úřadů.

Co se týče vztahu mezi ERA a národními úřady, nabízejí se 3 možná řešení (Metzner, 2013):

- 1) ERA jako jednotné místo pro všechno;
- 2) kompetence ERA pro oblast mezinárodního provozování vozidel;
- 3) kompetence národních úřadů pouze pro oblast národního provozování vozidel.

Dle zástupce ERA by měla být budoucí role ERA v procesu autorizace železničních vozidel, přičemž spolupráce ERA a národních úřadů se má odvíjet v závislosti na dotčené geografické oblasti (Carr, 2013). Proti dominantnímu postavení ERA a současně jedním z argumentů ve prospěch zapojení národních úřadů (National Safety Authorities) bývá zmiňována skutečnost, že mnoho národních pravidel je založeno na faktorech reflektujících specifické národní podmínky, což ERA jako centralizovaný orgán nebude schopna zvládnout (Finger – Brand-Weiner – Bert, 2013). Podle některých názorů, např. zástupce ÖBB Topal-Gökceliho (2013), je minimálně nutné brát v potaz fakt, že národní pravidla budou potřebná do té doby, dokud TSI a jiná evropská pravidla nebudou plně pokrývat všechny důležité technické specifikace.

Každopádně by však mělo být rozdělení kompetencí mezi národními úřady a ERA jasně a jednoznačně nastaveno od samého začátku (např. Messulam, 2013 a Metzner, 2013).³

Podle zástupce ÖBB je současná úroveň interoperability poměrně kritická (Topal-Gökceli, 2013). Podle tohoto autora sice započaly první snahy o interoperabilitu již před cca 20 lety, avšak jejími dosavadními důsledky byly pouze dodatečné náklady, komplexnost samotných procedur a komplikace pro žadatele.

³ Dle nejnovějších zpráv zůstávají silné kompetence národním úřadům.

Polo (2013) blíže vysvětluje „komplexnost“ autorizace následovně:

- 1) v současné době vyžaduje autorizace vozidel pro přeshraniční provoz autorizace ve všech zemích, kde bude dané vozidlo provozováno;
- 2) členské země používají rozdílná pravidla;
- 3) vedle evropských specifikací (TSI) existuje okolo 11000 národních pravidel;
- 4) neexistuje jednotný evropský trh.

Vzhledem k existenci množství národních pravidel je často zmiňována potřeba redukce stávajících i omezování tvorby nových národních pravidel a jejich postupné sladování do podoby společných evropských pravidel (Metzner, 2013).

Egloff a Sünder (2013) shrnují problémy švýcarské SBB spojené s autorizací do těchto bodů: i) nejasně stanovené požadavky a procedurální postupy, ii) zainteresovanost příliš velkého počtu stran, iii) doba trvání, iv) administrativní zátěž a náklady. Podle Polo (2013) je v současné době projednávána autorizace u vozidel v celkové hodnotě 1,2 mld. EUR, přičemž samotný proces může trvat i více než dva roky.

Závěr

Revidované znění 1. železničního balíčku a návrh 4. železničního balíčku vychází z poměrně neutěšené situace, která na společném trhu osobní železniční dopravy panuje navzdory více než deseti letům od přijetí prvního železničního balíčku, který měl zajistit otevření trhu osobní železniční dopravy. Nedostatečné kompetence a často nedostatečná nezávislost národních regulátorů, složitý proces registrace a schvalování vozidel, propojenost dominantních operátorů a správců infrastruktury, diskriminační praktiky bránící zahraničním operátorům přistoupit na trh, to vše jsou problémy, které ztěžují vytvoření Jednotného evropského železničního prostoru. Tento článek shrnul kroky, které schválila nebo navrhuje Evropská komise s cílem prohloubit integraci na železnici a vytvořit v Evropě Jednotný železniční prostor. Čtvrtý balíček však teprve čeká konečný schvalovací proces a jeho finální podoba i průběh následné implementace v národních státech jsou zatím neznámou proměnnou.

Literatura

CARR, C. (2013): *The role of the European Railway Agency An Agency Perspective* (online) [cit. 20. 9. 2013] 6th European Rail Transport Regulation Forum 2013. <<http://fsr.eui.eu/Publications/PRESENTATIONS/Transport/2013/130527ERailTRF/130527CARRchristopher.aspx>>.

CEP (2013a): *European Railway Agency* (online) [cit. 1. 10. 2013] CepPolicyBrief <http://www.cep.eu/fileadmin/user_upload/CEP-Analysen/4_EBP_Europ_Eisenbahnagentur/cepPolicyBrief_COM_2013_27_4_RP_European_Railway_Agency.pdf>.

CEP (2013b): *Awarding Public Contracts for Passenger Transport Services* (online) [cit. 17. 10. 2013] <http://www.cep.eu/fileadmin/user_upload/CEP-Analysen/4_EBP_Auftragsvergabe_im_OEVP/cepPolicyBrief_COM_2013_28_4th_Railway_Package.pdf>.

CEP (2013c): *Background: European Railway Regulation* (online) [cit. 12. 10. 2013] <http://www.cep.eu/fileadmin/user_upload/CEP-Analysen/4_Eisenbahnpaket_Eisenbahnbinnenmarkt/Background_4th_Railway_Package.pdf>.

DNOVINY.CZ (2013): *Ministr dopravy v EU uhájil silné kompetence národního železničního regulátora* (online) [cit. 18. 10. 2013] <<http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/ministr-dopravy-v-eu-uhajil-silne-kompetence-narodniho-zeleznicniho-regul%C3%A1tora>>.

EC (2010): *Rail services: Commission legal action against 13 Member States for failing to fully implement first railway package* (online) [cit. 20. 9. 2013] <http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-807_en.htm?locale=EN>.

EC (2011): *White Paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system* (online) [cit. 11. 9. 2013] <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011DC0144:EN:NOT>>.

EC (2012a): *European Commission - MEMO/12/520* (online) [cit. 13. 9. 2013] <http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-520_en.htm>.

EC (2012b): *Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council* (online) [cit. 14. 9. 2013] <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:EN:PDF>>.

EC (2013a): *The Fourth Railway Package – Completing the Single European Railway Area to Foster European Competitiveness and Growth* (online) [cit. 2. 9. 2013] <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0025:FIN:EN:PDF>>.

EC (2013b): *Judgment of the Court In Case C-556/10* (online) [cit. 2. 9. 2013] <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62010CJ0556:EN:HTML>>.

EGLOFF, D. – SÜNDER, M. (2013): *What is and should be the role for the European Railway Agency when implementing the technical pillar of the 4th railway package?* (online) [cit. 20. 9. 2013] 6th European Rail Transport Regulation Forum. <<http://fsr.eu.eu/Publications/PRESENTATIONS/Transport/2013/130527ERailTRF/130527EGLOFFSUENDER.aspx>>.

FINGER, M. – BRAND-WEINER, I. – BERT, N. (ed.) (2013): *6th Rail Transport Regulation Summary – The Technical Pillar of the 4th Railway Package: Challenges for Standardisation and Interoperability* (online) [cit. 13. 9. 2013] <<http://www.eui.eu/Projects/FSR/Documents/WorkshopPaper/Transport/2013/130527ERailTRSummaryTechnicalPillar.pdf>>.

HUNEAU, D. (2013): *Implementing the technical pillar of the 4th package – Facts and perspective.* (online) [cit. 4. 10. 2013] 6th European Rail Transport Regulation Forum. <<http://fsr.eu.eu/Publications/PRESENTATIONS/Transport/2013/130527ERailTRF/130527HUNEAUdenis.aspx>>.

MAZZOLA, A. (2013): *Fourth Railway Package* (online) [cit. 4. 10. 2013] 6th European Rail Transport Regulation Forum 2013. <<http://fsr.eu.eu/Publications/PRESENTATIONS/Transport/2013/130527ERailTRF/130527MAZZOLAalberto.aspx>>.

MESSULAM, P. (2013): *4th Railway Package the Technical Pillar – Comments from SNCF* (online) [cit. 20. 9. 2013] 6th European Rail Transport Regulation Forum 2013. <<http://fsr.eui.eu/Publications/PRESENTATIONS/Transport/2013/130527ERailTRF/130527MESSULAMPierre.aspx>>.

METZNER, J. (2013): *Implementing the technical pillar of the 4th Railway Package* (online) [cit. 4. 9. 2013] 6th European Rail Transport Regulation Forum 2013. <<http://fsr.eui.eu/Publications/PRESENTATIONS/Transport/2013/130527ERailTRF/130527METZNERjohann.aspx>>.

PETERHANS, G. (2013): *The Technical Pillar of the 4th Railway Package: Challenges for Standardisation & Interoperability* (online) [cit. 18. 9. 2013] 6th European Rail Transport Regulation Forum 2013. <<http://fsr.eui.eu/Publications/PRESENTATIONS/Transport/2013/130527ERailTRF/130527PETERHANSgilles.aspx>>.

POLO, A. (2013): *The Technical Pillar of the 4th Railway Package: Challenges for Standardisation and Interoperability* (online) [cit. 17. 9. 2013] 6th European Rail Transport Regulation Forum. <<http://fsr.eui.eu/Publications/PRESENTATIONS/Transport/2013/130527ERailTRF/130527POLOalice.aspx>>.

TOPAL-GÖKCELI, M. (2013): *Implications of the proposed interoperability measures for Railway Undertakings and Infrastructure Managers* (online) [cit. 18. 9. 2013] 6th European Rail Transport Regulation Forum. <<http://fsr.eui.eu/Publications/PRESENTATIONS/Transport/2013/130527ERailTRF/130527TOPAL-GOEKCLImark.aspx>>.

Ing. Monika Jandová, Ph.D.

Katedra ekonomie
Ekonomicko-správní fakulta
Masarykova univerzita
Lipová 41a
602 00 Brno
jandova@econ.muni.cz

Ing. Tomáš Paleta, Ph.D.

Katedra ekonomie
Ekonomicko-správní fakulta
Masarykova univerzita
Lipová 41a
602 00 Brno
paleta@econ.muni.cz